Jaro 19-a novembro-decembro 1967 N-ro 6

LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, no 54.0569801

Reloj ligas la landojn Esperanto la popolojn



La ekspozicio en Fulda (Vidu p. 90)

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTISTA 20-a JUBILEA KONGRESO DE LA FEDERACIO - IFEF

11-17.5.1968 en Varna (Bulgario)

De la 11-a ĝis la 17-a de majo 1968 en la pitoreska mondkonata ripozloko „Zlatni pjasaci" (Ora sablo) apud urbo Varna ĉe Nigra maro (Bulgario) okazos la 20-a Jubilea kongreso de la Internacia Fervojista Esperantista Federacio — IFEF.

Adreso: XX IFEF Kongreso — Sofia, Poŝtfako 350 (Bulgario).

Rimarko: La kancelario de Lo-Ko-Ko koncentriĝas en Sofio, tial nur post la 1-a de majo 1968 oni povos sendi poŝtaĵojn al adreso: XX IFEF Kongreso — Varna (Bulgario).

Bankkonto: N-ro 19/2591 DSK Kolarovski rajon — Sofia (Bulg.)

Lo-Ko-Ko konsistas el: Prezidanto Georgi Dolapĉiev, IFEF-komitatano, Vicprezidantoj: Stajko Pisarov kaj Georgi Dimov, Sekretarioj: inĝ. Georgi Ĉernev kaj Ljuben Dimitrov, Kasisto: Stefan Hristov kaj membroj: Georgi Nejkov, inĝ. Simeon Simeonov, Trifon Maĝarov, Dimo Dimov, Petar Lilkov, Veliko Filipov, Stojĉo Stojĉev, Kolju Karakolev, Hriska Borova kaj Petar Kalĉev.

Kongreskotizo:

	ĝis la 31-a de januaro 1968	ĝis la 31-a de marto 1968	post la 31-a de marto 1968
Kongresano:			
el Okcidento			
us. dol.	6	8	10
el Oriento			
sov. rubloj	9.36	12.48	15.60
Familiano/Junulo/Pensiulo:			
el Okcidento			
us. dol.	3	4	5
el Oriento			
sov. rubloj	4.68	6.24	7.80
Simbola aliĝo, minimume:			
us. dol.	2.50	2.50	2.50
sov. rubloj	3.90	3.90	3.90

Aliĝilojn kaj detalajn informojn bonvolu demandi de Lo-Ko-Ko al la supredirita adreso kaj de la landaj IFEF-asocioj (sekcioj).

En la kadro de la 20-a Jubilea IFEF-Kongreso okazos du kunvenoj de la Internacia Poŝtista Esperanto-Asocio — IPEA. Poŝtistaj esperantistoj bonvolu aliĝi. Detalojn demandu de Poŝtista Esperanto-Societo „Heroldo", Poŝtenska kutija 25 — Sofia (Bulgario).

Tuj post la 20-a IFEF-Kongreso, de la 19-a ĝis la 21-a de majo 1968, okazos la 37-a Kongreso de la Bulgara Esperantista Asocio, same en Varna. IFEF-kongresanoj estas invitataj resti gastoj de la Kongreso de BEA.

La ekspozicio en Fulda

La ekspozicion aranĝis la Germana Federacia Fervojo en kunlaboro kun LKK; ĝia celo estis informi la publikon neesperantistan pri la servoj de la fervojoj, kiuj aplikas tiucele multajn lingvojn, ankaŭ la Internacian. La ekspoziciaĵoj de LKK siaflanke volis pruvi la nepran taŭgecon de Esperanto por ĉiuj bezonoj.

Kompreneble oni ne nombris la unuopajn vizitantojn, tamen oni povas diri ke 11 lernejaj klasoj ĝin vizitis, meznombre po klaso 30-35 personoj, la nombron de vizitantoj oni taksas entute je 3000-4000.

La alskribo sur la bildo tekstas „reloj ligas la landojn, E. la popolojn", vid-alvide troviĝis la dua, fakte la titolslogano de la ekspozicio, nome „progresema fervojo — progresema lingvo". La uniformita sinjoro sur la bildo estas fervoja inspektoro Erhard Herlitze, la daŭra prizorganto de la ekspozicio dum la kongresaj tagoj (6-10-a de majo, tuttage 9-18-a horo, krome la ekspozicio estis malferma vendredon, 5-an de majo, 11.30-18-a horo).

Menciinde estas ke oni montris la horarojn de ses eŭropaj fervojoj kun E-teksto, nome el Pollando (PKP), Jugoslavio (JZ), Hungario (MAV), Bulgario (CEB), Danlando (DSB) kaj Germanio (DB).

Tranĉi por atingi refloradon

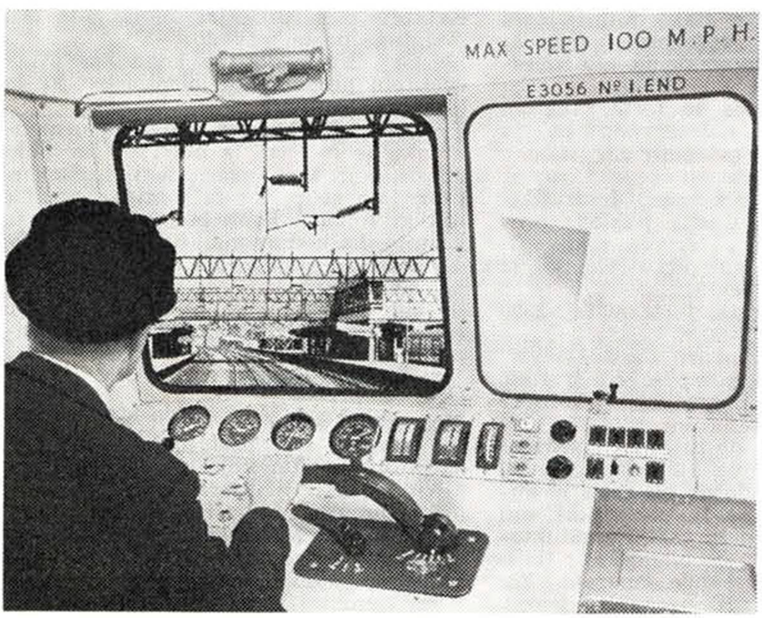
„British Rail" fermas konsiderindan parton de sia fervoja retaro

La fervoja linio Harwich-London kondukas tra Witham. De tie flankeniras regiona linio al Braintree.
Malgranda strio ĝi estas sur la fervoja mapo kaj ĝi ankaŭ restos, malgraŭ la interveno de d-ro Beeching, kiu forviŝis tiun ĉi strion de sur la mapo, kune kun pluraj 12000 mejloj da fervojaj linioj, kies ekspluatado estas malprofita.
La loĝantaro de Braintree ne akceptis la forigon de „sia" fervoja linio kun Witham.
„En via propra intereso uzu la vagonaron por viaj vojaĝoj" estis la urĝa alvoko de la loka aŭtoritato.
La helpkrio trafis sian celon, ĝi kondukis al multobligita uzado de la vagonaro kaj al profitdona ekspluatado de la linio.
Ĝi estis savita.
Jen reago al grandskala plano, kiun la brita industriisto d-ro Beeching surtabligis en 1963, por resanigi la fervojon. Por fini la grandajn malprofitojn de la brita fervojo kaj por silentigi la multajn plendojn pri ĝia nekontentiga funkciado, li konservis (surpapere) nur proksimume 8000 mejlojn el la 20000 mejlojn ampleksanta fervoja retaro.
12000 mejloj, t.e. kvaroble la amplekso de la nederlanda fervojo, estis fortranĉotaj.

Modernigo ĉie

Rigora estis la agado. Ne nur koncerne la fermon de linioj, sed ankaŭ koncerne modernigon de la restinta parto. Elektra- kaj dizela trakcioj anstataŭis la vaporan lokomotivon. Horaroj kaj organiza formo grave ŝanĝiĝis; sukcesis la varbado de grandaj transportoj (oleo, karboj, aŭtomobiloj). Por malgrandaj vartransportoj disvolviĝis nova sistemo. „British Railways" kun sia romantika emblemo kaj sia hejmece-antikva ekip-

Por rapide instrui la lokomotivistojn, oni projektis specialajn lokomotivojn. La instruktoro povas manipuli per signaloj kaŭzi teknikajn difektojn, ŝanĝi la pezon de la trajno, fari deklivojn, ŝanĝi la tagan lumon en noktan. La instru-lokomotivo estas konstruita de fabriko, kiu havas spertojn pri la konstruo de flugsimulatoro por la aerveturado.



Kliŝo:
„De Koppeling"

La kondutoro vendas la biletojn



Kliŝo: „De Koppeling"

aĵo fariĝis „British Rail" kun allogaj konstruaĵoj kaj vagonaroj, fidindaj horaroj kaj afereca emblemo, kiu sugestas rapidecon.
D-ro Beeching lasis la forte ŝanĝitan kaj reviviĝintan entreprenon en la manoj de la nova gvidanto, Sir Stanley Raymond.
En marto 1967 la ministro de trafiko, sinjorino Barbara Castle publicis projekton de estonteca fervoja mapo. Ĝi montras 3000 mejlojn pli, ol enhavis la planoj de d-ro Beeching.
7000 mejloj jam estas fortranĉitaj, 2000 mejloj sekvos.
La linioj, kiujn ministro Castle „savis" estas ĉefe la linioj por pasaĝera trafiko, kiuj — kvankam neprofitaj — konserviĝos pro naciaj interesoj.
Se la ekspluatado de iu linio montriĝas malprofita, oni unue klopodas „resanigi" ĝin per aplikado de pli racia cirkulado de trajnoj. Se tio ne efikas, oni fermas staciojn kaj ŝarĝas la konduktoron per la vendado de biletoj. Por tio li disponas pri malgranda aparato, kiu povas liveri diversspecajn biletojn. Kelkfoje la tarifo estas malaltigata pro malpliiĝo de la servado.
Se tiuj ĉi rimedoj ne kondukas al la celo, oni proponas al la ministro, ke la linio estu fermata.
Protestoj ofte baziĝas sur socia nemankipovo de la fermota linio, sed la lokaj aŭtoritatoj, kiuj uzas tiajn argumentojn, jam scias, ke la ministro invitos ilin al financa kontribuo por kovri la kostojn. La komunumoj do estas la unuaj, por doni subvencion aŭ garantion al neprofitaj linioj.
Se sub tiaj kondiĉoj la plua ekzistado estas certigita, tiam la fervojo konsentas al investadoj por plua raciigo.

Ora manpremo

Malagrabla konsekvenco de la reduktado estas la iom post iom grandiĝanta surpluso de dungitoj. La dungitaro de „British Rail" ĉiujare malpliiĝas per 30000 dungitoj, t.e. pli ol la tuta personaro de la Nederlanda Fervojo. Tiu malpliiĝo grandparte solviĝas laŭ „natura vojo", do per limigo de varbado. Aliaj dungitoj estas oficiale deklarataj

200 staciestroj en Brugge

La 4-an Internacian Kongreson de la Eŭropa Interamikiĝo de Staciestroj, okazintan 23-24.9. en Brugge, Belgio, partoprenis ĉirkaŭ 200 staciestroj (5 CFL; 10 FS; 1 NS; 49 DB; 73 SNCF kaj 46 B).
Kvankam la kongreso estis propagandata en Esperanto gazetoj, neniu reago, eĉ ne informpeto envenis.
La urbestraro oficiale akceptis la kongresantojn.
La skabeno alparolis la ĉeestantaron en la nederlanda, franca kaj germana lingvoj. La sekretario de la internacia estraro s-ro Delivron, staciestro en Gandrange Amneville (Francio), voĉlegis la jarraporton en la franca lingvo. La tekston ĉiu ricevis jam antaŭe en sia kongresdokumentaro.
S-ro De Smet, ĉefinĝeniero ĉe la Belgaj Fervojoj, referis en la nederlanda kaj franca lingvoj pri la „Publikaj Rilatoj". Poste oni turnis sian atenton al la ekspozicio: „Antaŭinformado pri Akcidenteblecoj", kiu estis organizata en kunlaboro kun la Belgaj Fervojoj.
Fine oni komisiis la staciestron de Verona, s-ron Gugola, por organizi la sekvontan kongreson en 1968, en la apudeco de la Garda-Lago.
Interesa ekskurso gvidis la partoprenantoj al Zeebrugge, kie ili partoprenis al la manovrado ĉe alveno de interkontinenta fervojboato de la Angla-Belga Societo „Ferry-Boats".

Konkludoj pri la kongreso el esperanta vidpunkto

A. Ekuzo de Esperanto

Post la kongreso de Konstanz en 1966 la internaciaj prezidanto kaj -estraro permesis la ekuzon de Esperanto por propagandi la kongreson en Brugge. La ekuzo de E. dum la kongreso en Brugge kompreneble dependis de la ĉeesto kaj interesiĝo de esperantistaj kolegoj. Ĉar neniu esperantisto informpetis pri la kongreso (nur unu jugoslavo petis por ricevi koverton kun speciala poŝtstampo!) estas logike ke la propraganda valoro de E. tre malalte estis taksata de la internacia estraro; felice ke ankaŭ la ne-esperantistaj klopodoj malsukcesis.

B. Aparta E.-kunsido:

Pro la sama kialo la oficiale anoncita E.kunsido ne okazis. Tamen, pro la simpatio por E. fare de kvar belgaj staciestroj, povis esti instigata al plua klopodo por la sekvonta kongreso en Italio. Temas pri S-ro Stock, staciestro en Nivelles, S-ro De Sutter, adjunktstaciestro en Bruselo TT, S-ro Van West, staciestro en Aarschot kaj pri mi mem.

C. Estonteca agado — Organizaj ideoj:

a) La esperanta gazetaro bonvolu diskonigi ĉi tiun raporton

b) Informpetoj ĉiam estas altbonvenaj

c) La itala nacia kaj loka IFEF-sekcioj kaj aliaj E.organizoj kontanktu la staciestron de Verona per konstrua materialo.

d) La esperantistaro lasas forpasi boman, malmultekostan propagandeblecon nesendante oficialajn salutojn al internaciaj aŭ aliaj kongresoj.

La salutoj plejofte estas, se ne laŭtlegataj, tamen menciataj en ĉeesto de diversspecaj altranguloj, estraranoj kaj eĉ antaŭ la tuta kongresanaro.
Simpla esperantisto aŭ eĉ bona simpatianto povas esti komisiata per tiu tasko kiu konsistas el la kopiado de ĉiam samspeca teksto, ĉu en E. ĉu en nacia(j) lingvo(j), en kiu estu nur salutvortoj nome de sia organizo sen ia propagando. La aldono de klarigdona faldfolio pri E. povas esti bonvena.

Redaktis

L. de Bruyne,
Staciestro Linkebeek

„superfluaj", kio devigas la fervojon doni al ili alian lokon en la entrepreno. Se ne eblas akordo inter la partioj, tiam la koncerna fervojisto estos maldungata, kun asigno de certa sumo al li: la „ora manpremo".
En 1965 malpliiĝis la dungitaro de 399000 ĝis 365000, tio estas redukto de 34000 fervojistoj. 23000 el ili estis oficiale „superfluaj". Proksimume la duono de tiuj akiris alian funkcion ĉe la fervojo.
Kompreneble ankaŭ la sindikatoj miksiĝas en la aferon.
Tamen, la brita fervojistaro, kiu posedas la rajton por striki, kaj kiu jam riskis strikojn por ŝajnaj bagatelaĵoj, konsideras la rigoran reduktadon de dungitoj neevitebla afero.

Kompilita laŭ De Koppeling
deJ.

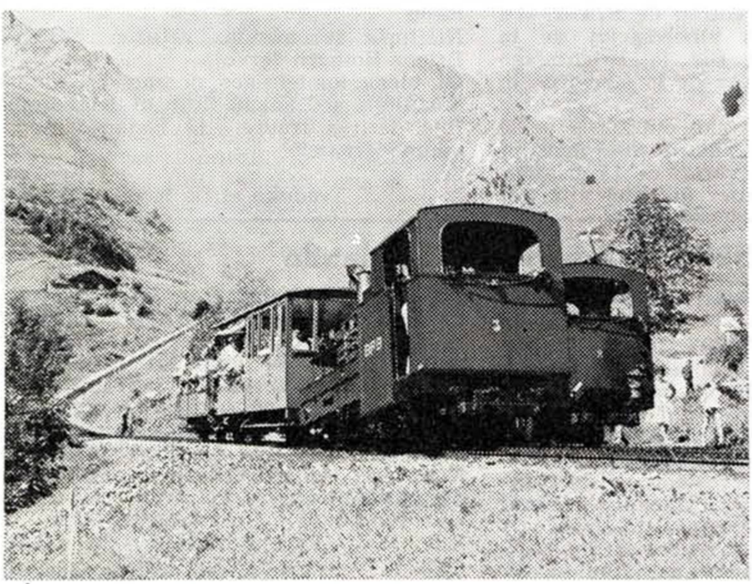
Distingo por multaj belgoj:

Kavaliro en la Ordo de la Reloj

Plej uzata rimedo de la Belga Ŝtato por disdoni distingojn kaj rekompencojn, estas: la fervoja bileto. Pere de ĝi la ŝtato glatigas sociajn malebenaĵojn kaj plifaciligas industriigon.
En Belgio la fervoja bileto estas politika pagilo kaj laborilo de la registaro. Nur kvar el ĉiuj dek fervojaj pasaĝeroj pagas normalan tarifon. En ne malpli ol 35 manieroj la registaro rajtigas grupojn de la popolo postuli rabatojn de 25 ĝis 100% por la fervoja bileto.
La privilegiuloj montras al la giĉeta oficisto legitimilon, membrokarton de iu asocio, legitimilon kiel militisto, aŭ simple transdonas iun atestilon, kiu rajtigas ilin senpage vojaĝi al kiu ajn loko den Belgio.
La soldato, eĉ se li ne portas sian uniformon aŭ vojaĝas por plezuro, pagas duonan tarifon. Rezervaj oficiroj, ankaŭ kiuj jam antaŭ multaj jaroj forlasis la militservon, kaj ne plu portas uniformon, ricevas 25%-an rabaton. Batalintoj el la du mondmilitoj, eks-anoj de la rezista movado, kaj tiuj, kiuj batalis en la fajro-linio de la fronto, ĝuas rabaton de 50-75%.
Politikaj malliberuloj havas la rajton pagi duonan tarifon ĝis la fino de sia vivo; kiu posedas legitimilon de la Organizo de Infanriĉaj Familioj (do havas pli ol 4 infanojn), vojaĝas kun sia edzino por duona prezo. Civitanoj, vundiĝintaj dum milito, ĝuas la saman privilegion, kiel frontsoldatoj. 75%-on da rabato ricevas la ĵurnalistoj, ili rajtas senpage vojaĝi post 15 jara membreco al la Belga Ĵurnalista Asocio. Minlaboristoj ricevas certan kvanton da kuponoj, kiu rajtigas ilin vojaĝi al kiu ajn loko en Belgio.
Ĉi tiuj grupoj kune vojaĝas ĉiujare duonan miliardon da kilometroj. Krome la ŝtato fiksis malaltigitan tarifon por lernejinfanoj kaj ankaŭ tio signifas plian duonan miliardon da kilometroj, kontraŭ tarifo, kiu eĉ la kostojn de transportado ne kovras.
La plej granda nombro da kilometroj ne plene pagitaj ŝarĝas la konton de sociaj kaj laboristaj aboniloj, t.e. reduktitaj tarifoj, kies certan parton pagas ankaŭ la labordonanto; por la laboristo pli ol por la monatsalajra dungitaro. Tiu ĉi speco de abono estas nomebla socia abono. La rabatsistemo estas unu el la multaj problemoj, kontraŭ kiu baraktas la belga fervojo. La ŝtato donacas privilegiojn malavare, sed ili kostas monon al la fervojoj.
Ankaŭ alia malavareco de la ŝtato trudas la fervojon en finance malbonan pozicion, t.e. ke la ŝipistoj libere rajtas uzi la akvovojojn. Vere, ne estas granda diferenco inter la transportata tunokvanto ŝipe aŭ fervoje, sed la fervojo mem devas pagi la konstruadon, konservadon kaj riparadon de siaj vojoj. Se la registaro ankaŭ petus ian kompenson de la ŝipistoj por la uzado de la akvovojoj, ili estus devigataj duobligi sian tarifon nunan.
Kaj la unika posedanto de akcioj de la Nacia Asocio de Belgaj Fervojoj estas tiu, kiu malhelpas sian propran asocion profite ekspluati sian entreprenon; estas kompreneble, ke la direkcio kun korpremo kaj timo rigardas ĉi tiun traktadon ĝuste nun, kiam la salajroj plialtiĝas kaj la vartransportado per reloj perdas sian signifon.
Karboj estas la klasika varo por esti transportataj, sed ili malvaloriĝas kiel varmfonto. La transporto de erco el Lotaringio al la belgaj ferfandejoj delokiĝas de la reloj al la maro, ĉar la sveda erco estas pli bonkvalita. La ŝtalindustrio translokiĝas al la marbordo.
Ankaŭ la ŝarĝaŭtomobiloj forprenas laboron de la fervojoj. Feliĉe la longdistanca vartransporto en Eŭropo kreskas, dank' al la progresanta unuiĝo de Eŭropo.
Laŭ teknika vidpunkto la belga fervojo estas en la unuaj vicoj. Mokante oni diras, ke la belgaj trajnoj ne veturas laŭhorare, sed la organizado de la vagonartrafiko estas same perfekta, kiel en Nederlando.
La centra riparejo en Mechelen laboras same ekonomie, kiel fabriko por novkonstruado kaj dum dek jaroj la belgaj fervojoj mem konstruis siajn vagonojn. Ili frekventigis la cirkuladon de la vagonaroj en la kulmina tempo evitante la interŝanĝon de lokomotivoj. En la finan vagonon oni konstruis kondukistan kabanon kaj tiel akiris Belgio „puŝitajn" trajnojn.
Inter Seraing kaj Lieĝo veturas ĉiutage la plej strangaj vagonaroj iam ajn viditaj: termo-kaldronoj kun 150 tunoj da varmega kruda fero, kiun la ferfandejo de Seraing liveras al la ŝtalfabriko de Lieĝo. *(daŭrigo sur p. 97)*

Vaporjubileo en Svislando

Svislando estas la lando de la elektraj fervojoj. Tial la jubileo de montfervojo, kiu funkcias ankoraŭ tute per vaporo, estas afero, kiun ni ne povas malatenti. Ĵus pasis 75 jaroj, de kiam la Brienz-Rothorn fervojo faris sian unuan veturon inter la vilaĝeto Brienz kaj Rothorn Kulm. Multo okazis en tiuj 75 jaroj.
En 1888 konatiĝis la svisa vilaĝo Brienz kun la fervojo, kiam la Brünig-fervojo ligis tiun ĉi vilaĝon kun Luzern.
Instigitaj de la bonaj rezultatoj, kiujn donis la Rigi- kaj Pilatusfervojoj, oni iniciatis la konstruadon de dentrada fervojo al Rothorn Kulm.
En 1890 inĝ. Alexander Lindner el Luzern projektis planon; por ĝia realigo oni bezonis du milionojn da svisaj frankoj.
Kompreneble elektiĝis Rothorn kiel finstacio, ĉar impona estas la panoramo de sur la 2353 metrojn alta monto.
Unuflanke videbliĝas por la turisto la mondfamaj pintoj Eiger, Mönch kaj Jungfrau, aliflanke la profundaj, kilometrojn longaj valoj.
Mallonge antaŭ la finpretiĝo de la plano, la registaro donis permeson por la konstruado. Tiam komenciĝis la pruntado de la mono, kio grandioze sukcesis.
La 31-an de oktobro 1891 la unua lokomotivo atingis la pinton de Rothorn, sed tiam estis la sumo elĉerpita kaj la finpretigo de la fervojo estis en danĝero. La ŝuldoj abundis kaj nigra aspektis la estonteco por la juna entrepreno.
Malgraŭ tio la Brienz-Rothorn fervojo oficiale malfermiĝis la 17-an de junio 1892.
Kelkajn jarojn poste novfondita fervoja kompanio transprenis la ekspluatadon de la linio, kune kun ĝia tuta veturilaro kaj la en 1894 fonditan hotelon sur Rothorn-Kulm.
Kvankam la situacio ankoraŭ ne estis rozkolora, oni esperis pri pli bona tempo.
En la komenco de la unua mondmilito la ekspluatado estis ĉesigata, ĉefe pro la regreso de la fremdultrafiko. Tiu stato daŭris ĝis 1931.
Malgraŭ la longdaŭra interrompo de la konservadaj laboroj, la relaro preskaŭ ne malboniĝis, kio pruvas la solidecon aplikitan ĉe la konstruado.
La pasaĝera trafiko grave kreskis kaj estis necese aĉeti du novajn lokomotivojn.
Ankaŭ post la periodo 1940-45 daŭris la prospero. En 1962 aldoniĝis tria lokomo-



Lokomotiv-deponejo en Brienz

Kliŝo: „De Koppeling"



Dumvoja kruciĝo. La lokomotivoj restas ĉiam valflanke.

Kliŝo: „De Koppeling"

tivo, aĉetita de la Monte Generoso-fervojo, kiu ekuzis dizelajn lokomotivojn. Antaŭ kelkaj jaroj la ekzistado de la jam unika dentrada fervojo estis en danĝero, kiam proponiĝis la ideo por la konstruo de kablo-fervojo.

Tiuj planoj provizore ne realiĝis kaj estas tre dubinde, ĉu ili iam efektiviĝos. Estas ja ekster ĉiu dubo, ke la Brienz-Rothorn fervojo unikan lokon okupas, kiel lasta fervojo kun vapora trakcio.

Kiel komencan punkton de la fervojo oni elektis ne la centron de Brienz, sed lokon tuj apud la albordigejoj de la boatoj, veturontaj sur la Brienzalago kaj en la proksimeco de la stacio de la Brünig-fervojo.

La larĝon de la trako oni fiksis je 80 centimetroj; ĝi estas entute 7649 metrojn longa. La deklivoj varias de 18 ĝis 25% kaj la diferenco inter ĝia plej alta kaj plej malalta punktoj estas 1700 metroj. Por la dentradaro oni elektis la sistemon de inĝeniero Roman Abt.

La fervojo disponas nun pri sep lokomotivoj. Pro la forta deklivo de la linio, la kaldronoj muntitaj sur la lokomotivoj, formas angulon de 20 gradoj kun la linio. Tio certigas ilian horizontalan pozicion dum la veturo.

La fervojo kondukas la turistojn en unu kaj duona horoj al la plej alta punkto, kie disvolviĝas grandioza panoramo.

Ni forte rekomendas veturon per la Brienz-Rothorn fervojo.

Ĝi plene kontentigos ne nur la naturamantojn, sed ankaŭ tiujn, kiuj ankoraŭfoje deziras travivi „la bonan tempon malmodernan."

Traduko el De Koppeling, 25/9

Esperantista Skiferio Adelboden Svislando

26.12.1967-4.1.1968

En Adelboden, skistacio en Bernaj Alpoj, alta je 1400 m, oni por la dekunua fojo organizas skiferion.

LOĜEJO: simpla bela alpa lignodomo.

AĜO: de la 16-a jaro.

PROGRAMO: interesa kaj varia (alportu viajn diapozitivojn pri ŝatokupoj, vojaĝoj, diskojn, muzikilojn, ktp.)

PREZO: por la tuta restado: svisaj frankoj 125.— (375 steloj). Asekuro kontraŭ skiakcidentoj estas deviga.

ADRESOJ: por aliĝi skribu al Esperanto-edukistaro de Svislando, Miéville 133, *CH-2314 La Sagne*. Dum la skirestado la adreso estas: ESPERANTO, Chalet Egghaus, Boden, *CH-3715 Adelboden.*

ALIĜO: bonvolu aliĝi kiel eble plej rapide per poŝtkarto. Antaŭpagu samtempe sv. fr. 40.— (120 stelojn) al la poŝtkonto: Esperanto-edukistaro de Svislando, *CH-2314-La Sagne, 20-6470 Neuchâtel.* Aliĝo validas nur post ricevo de la antaŭpago.

La organizantoj:
Claude kaj Andrée Gacond

Pri kongresproponoj kaj kandidatproponoj por IFEF-Estraro

Ni atentigas la landajn estrarojn, komitatanojn kaj individuajn membrojn, ke kongresproponoj devas atingi la ĉefkomitatanon antaŭ la 31-a de decembro. Specialan atenton meritas la proksima elekto de novaj estraranoj por IFEF, kies tuta estraro demisias.
Krom tio eksiĝos el sia funkcio la gvidanto de la Fakprelega komisiono.
La nomoj de kandidatoj por la funkcioj prezidanto — vicprezidanto — sekretario — kasisto kaj redaktoro por IFEF kaj la kandidato por Fakprelega Komisiono, devas esti anoncataj al la ĉefkomitatano Kurt Greutert, Via Monte Ceneri, CH 6512 Giubiasco, Svislando, antaŭ la 31-a de decembro.
Kandidatoj por la IFEF-estraro bezonas skriban aprobon de sia landa asocio.

La IFEF-Estraro

I.F.E.S. - 1968 en Innsbruck

La tradiciaj Internaciaj Fervojistaj Esperanto Skisemajnoj kun varia programo okazos en la jaro 1968 — en la olimpia-skiregiono de Innsbruck Aŭstrio *de la 10-a ĝis 17-a de februaro.*
Ĉiu esperantisto rajtas partopreni la aranĝon. Informoj kaj aliĝiloj (laŭeble kontraŭ respondkupono) ĉe la organizanto: s-ano Johan Geroldinger, Marcusgang 7, A-4020 Linz, Aŭstrio.

(daŭrigo de p. 94)

La belgaj fervojoj cerbumas ankaŭ pri la forigo de senprofitaj linioj. La prezidantdirektoro en Bruselo, s-ro L. Lataire ĵaluzas kontraŭ la nederlandaj fervojoj, ĉar tiuj sukcesis raciigi sian reton post la dua mondmilito.
„Kiam mi deziras ĉesigi liniojn, tiam la parlamento kontraŭas tion, sed ĝi protestas ankaŭ tiam, kiam ni havas deficiton pro uzado de certaj linioj", plendas la direktoro. Kaj li devas zorgi ke 57000 dungitoj ricevu regule sian salajron, kaj la sama kvanto da pensiitoj sian pension. Tiun ĉi lastan devon „heredis" la Nacia Kompanio de la Belgaj Fervojoj ĉe la fondiĝo, en 1926.
Ne estas do mirige, ke oni preparas tarifaltigon. Sed ĉu tio helpos, se ses el ĉiuj dek vojaĝantoj veturas kontraŭ reduktita prezo aŭ eĉ povas postuli senpagan vojaĝbileton?....

Laŭ Algem. Dagblad 26.8.1967 deJ.



Kliŝo: Heroldo de Esperanto
Foto: J. Geroldinger

Internacia Esperanto-muzeo jubileis

Bona ideo, idealismo kaj persisto estas la bazo de preskaŭ ĉiu sukceso. La bonan ideon, por krei iun instituton, kie oni povus kolekti la tutan materialon pri Esperanto, kun idealismo realigis s-ro Hugo Steiner antaŭ 40 jaroj.
Persisteme li agadas de post tiuj tempo kun diversaj kunlaborantoj. Okaze de tiu ĉi jubileo oni inaŭguris memortabulon. La ceremonion ĉeestis i.a. ankaŭ la aŭstria ministro d-ro J. Kandutsch kaj la prezidanto de la urblerneja konsilantaro de Vieno, d-ro M. Neugebauer.
La muzeo estas en kvin salonoj de Hofburg, kaj ĝi estas malfermita por la publiko lundon, merkredon kaj vendredon de la 9-a ĝis la 16-a horo. Ni esprimas niajn plej bonajn dezirojn por la Jubileanto.
Niaj IFEF-anoj volonte vizitadas la Internacian Esperanto-Muzeon kaj ankaŭ dum la solena inaŭguro ĉeestis diversaj niaj membroj.
Ni atentigas niajn legantojn, ke s-ro Hugo Steiner en februaro 1968 festos la 90-an datrevenon de sia naskiĝtago.

El la landaj asocioj

Gratulon al Magnus Carlsen honora membro de NEFA !

Kiam IFEF fondiĝis dum fervojista kunveno en Arhus, Danio, en 1948, ĉeestis ankaŭ Magnus Carlsen el Norvegio. Post lia hejmenvojaĝo li per granda laboro kolektis la norvegajn esperantistajn fervojistojn en tutlandan asocion kaj tiamaniere naskiĝis NEFA. Magnus Carlsen elektiĝis kiel prezidanto kaj li okupis tiun funkcion ĝis 1962. Bonegajn rilatojn li kreis kun la Norvega Ŝtata Fervojo kaj kun la sindikatoj.
Koncerne nian aferon Magnus Carlsen estas optimisto, li regule vizitadas la fervojista Esperanto-klubon en Oslo kaj ĝojigas nin per sia fidela amikeco. La 6-an de oktobro li fariĝis 70-jara. Ni kore gratulas kaj deziras al li ĉion bonan kaj ni esperas, ke li ankoraŭ dum multaj jaroj troviĝos inter ni, sana kaj feliĉa. Liaj amikoj

Tutkoran gratulon ankaŭ de la IFEF-estraro al la ŝatata amiko.

Mortis Paul Schiessel, supera inspektoro, BA Kempten, 54 jara, la 23-an de aŭgusto 1967, post malsaneco de preskaŭ 5 monatoj.

La ĉijara kontraŭalkohola kongreso en Järvenpää

Kun edzino kaj 14 samlandanoj nia amiko Bohumil Král el Praha, partoprenis la 28-an IEAV kongreson, okazintan de la 12-a ĝis la 20-a de junio 1967. Al tiu ĉi kongreso — al kiu IFEF sendis salutleteron — aliĝis 325 kongresanoj el 14 landoj. Ĉefa kongreslingvo estis la germana, allasataj estis ankaŭ la franca kaj angla. Prezidis s-ro Baer el Svislando.
Bone rimarkebla estis la granda diferenco kun niaj IFEF-kongresoj en kiuj la uzado de unu sola lingvo plifaciligas la rilatojn.
Laŭ raporto de kol. Král la esperantlingva salutletero de IFEF kun germanlingva traduko, trovis tre bonan akcepton kaj lia parolado en Esperanto en la ferma kunsido vekis fortan aplaŭdon.
Prezidanto Baer ekstaris kaj dankis al li por la alparolado, tiel esprimante sian simpation al Esperanto, kiu cetere ne estas ĝenerala en la estraro de IEAV. En la kongreso ĉeestis ĉ. 50 esperantistoj.

Laŭ raporto de B. Král.

Konciza raporto de nia Komitatano A por UEA

Unuafoje kiel IFEF-reprezentanto mi partoprenis la oficialan kaj socian programon de la 52-a UK, kiu dediĉis pli efikan atenton al nia faka laboro, ol en antaŭaj jaroj.
La plej grava kunveno estis el faka vidpunkto „Esperanto en fakoj kaj profesioj", okazinta la 5-an de aŭgusto. Prezidis d-ro Ivo Lapenna, raportis s-ro M. Jaumotte, UEA-estrarano pri fakaj kaj landaj asocioj. Parolis la reprezentantoj de IKUE-Filatelistoj-, KELI-, TEJO-, IFEF kaj Ĵura Asocio.
Mi transdonis la fakprelegan materialon de nia 19-a kongreso, akcentis la gravecon de la faka laboro kaj atentigis speciale pri la fakprelegoj en niaj kongresoj, niaj fakaj revuoj, la terminara laboro kaj la terminaretoj, ellaboritaj kaj eldonitaj de niaj landaj asocioj.
Koncerne la kontaktojn kun fakaj entreprenoj kaj kun sociaj kaj kulturaj instancoj por samfakuloj, kiuj estas kontentigaj en nia fervojista movado, mi petis informojn ankaŭ de la aliaj fakmovadoj.
La kunveno, kiun ĉeestis 180 kongresanoj, akceptis raporton de s-ro Jaumotte kaj decidis reorganizi la fakdelegitan reton kaj pli efike labori laŭ laborplano.
En la fervojista kontaktkunveno de la 8-a de aŭgusto mi raportis pri IFEF kaj pri la laboro de la 19-a kongreso en Fulda. Transprenis la gvidon s-ro Barks, kiam mi devis foriri pro komitatkunsido samtempa.
Ĉeestis tiun kunsidon 15-20 interesiĝantoj el 9 landoj, kies reciprokaj proponoj kaj konsiloj multe valorigis la kontakton.

D-ro I. Bácskai

Plialtigo de la preskostoj

La presisto de LIF sciigis al ni perletere, ke ekde la 1-a de januaro 1968 la preskostoj de nia organo plialtiĝos per 10%, pro la dumtempaj plialtigoj de salajroj (4 + 1½%) kaj paperprezoj (± 4%).
Por ne esti en financa embaraso, la kasisto urĝe petas ĉiujn landajn asociojn, kiuj ankoraŭ ne pagis sian kotizon por 1967, ke ili tion nepre faru tuj.

(Art. 10 de la Ĝenerala Regularo postulas kotizopagon antaŭ la 30-a de junio.)

Eŭropa Ferio-Semajno en Svislando (EFS)

De la 3-a ĝis la 9-a de septembro 1967 okazis la 9-a Eŭropa Ferio-Semajno en Svislando (EFS) sur la monteto Boldern apud Männedorf ĉe la lago de Zuriko. La EFS, kiu staris sub la patroneco de la Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj (SAEF) estis tre sukcesa. Partoprenis 52 personoj el 7 landoj. La foto montras parton de la partoprenantaro. Venontjare la aranĝo okazos verŝajne en Gvatt, ĉe lago Thun de 1-7.9.



Filatelo proksimigas la homojn de ĉiuj landoj

III Filatela Konkurso de la Pola Radio, organizata kun la partopreno de la Pola Filatelista Asocio

1000 premioj: 10-taga restado k.t.p.

La kondiĉoj de la Konkurso:

1. Menciu la nomojn (antaŭnomojn) de tri personoj lokitaj en la serioj „Grandaj poloj", per unu vorto difinante ilian agadon (sciencisto, verkisto ktp.), emisiitaj en la jaroj 1961, 1962, 1963.
2. Difinu la ĉefan elementon de la desegno de la du vertikalaj poŝtmarkoj el la serioj dediĉitaj al la polaj okcidentaj kaj nordaj teritorioj, emisiitaj en la 1961 kaj 1962.
3. Menciu tri monumentojn prezentitajn en la serio „Monumentoj de Varsovio", emisiita en 1955 kaj kompletigita en 1965.
4. La bildoj de kiuj pentristoj estas reprodukitaj sur la poŝtmarkoj el la serio „Pola pentroarto", emisiita en la jaro 1959.
5. Kion prezentas la poŝtmarkoj kun la plej granda nominala valoro en la serioj dediĉitaj al la 5-jaro, 10-jaro kaj 15-jaro de Popola Pollando.
6. Menciu tri urbojn, prezentitajn en la serio „Historiaj urboj de Pollando", emisiita en la jaroj 1960-1961.

Respondojn oni sendu al la adreso: Pola Radio, Varsovio, Box 46, Pollando — kun la kromnoto: Filatelia Konkurso — ĝis la 15 de decembro 1967. Decidos la dato de la poŝta stampo. Oni rajtas sendi plurajn respondojn al la konkursaj demandoj, sed ĉiun trion (aŭ plii) da respondoj sur aparta, afrankita poŝtkarto aŭ en aparta, afrankita letero.
La ĵurio anoncos la rezultojn de la Konkurso en la Pola Radio la 15-an kaj 16-an de januaro 1968.
La polajn poŝtmarkojn oni povas aboni en la filatelaj vendejoj.

Dankesprimo

Nome de mia bopatrino S-ino Hoen, kaj nome de ĉiuj familianoj, mi esprimas mian sinceran dankon pro la grandnombre ricevitaj kondolencoj, okaze de la subita morto de S-ro Hoen.

E. R. Oosterwijk

Forpasa ŝtormo

Por esperantistoj en lingva praktiko
Ne povas ekzisti problemo,
Ĉar lingvo bazita sur klara logiko
Nin savas el ĉiu dilemo.

Sed ankaŭ la esperantist' estas homo
Kaj homaj malfortoj do restas.
Pro tio li ĉasas post ĉiu fantomo
En lok' kie tiu ne estas,

En sonĝo inkuba de gramatikulo
Aperis malbono spirita,
Diktanta al li, laŭ sesa regulo
At ne estu ata, sed ita.

Kaj tiam en glaso da akvo okazis
La ŝtormo de l' grandintelekto.
Mondskuan inventon ĝi laŭte emfazis:
Pri „tempo" ni legu „aspekto"!

Kaj dume la sobra adept' sin demandas,
Skuante la kapon pro miro:
Ĉu tiel agante ni do propagandas
La lingvon? For tia deliro!

Ni kune decidu, eĉ per kompromiso
Ke ĉiu uzadu laŭ plaĉo
At/it-participojn; laŭ tiu premiso
Revenos por ĉiuj la paco.

Ofendojn faritajn ni ĉiuj forgesu,
Ĉar malharmonio fatalas.
Kaj krome ni kelkaokaze konfesu,
Ke ata aŭ ita egalas.

G. J. Degenkamp

Recenzoj

Simplaj Floroj, kantareto kun melodioj kaj tekstoj de Ramona van Dalsem, akompanaĵoj de Toos Schooneman kaj Kees Olthuis. S-ino van Dalsem estas konata kaj ŝatata kantistino en Nederlando. La tekstoj estas bone kanteblaj, la melodioj agrablaj. En supra libreto (formato 15 × 21 cm) estas kolektitaj 10 el ŝiaj „sukces"-kantoj. Prezo: 9.— dkr. Eldonis Dansk Esperanto-Forlag, Ingemannsvej 9, Abyhöj, Danlando.

Jarlibro 1967, Dua parto. Eldono de UEA, Nieuwe Binnenweg 176, Rotterdam-2, Nederlando. Nur por uzo de membroj.

Danio en bildoj, ĉarma mapo kun numeritaj bildoj kaj esperantlingvaj klarigoj. Bonega propagandilo. Eldonita de la Gazetara kaj Informa Departemento de la Ministerio pri Eksterlandaj Aferoj, Christiansborg, Kobenhavn W. Danio.

Nordmara banloko List sur Sylt: Germanlingva propagandilo, kun aldonita Esperanto-teksto, mendebla ĉe Kurverwaltung, 2282 List auf Sylt, Germanio.

„Ripozoj"
estas tre luksa turisma revuo, riĉe, multkolore ilustrita, eldonata de la Ĉefa Direkcio pri Turismo en Bulgario. Sur ĝiaj 48 paĝoj la leganto trovos abundan varian legaĵon kaj utilajn informojn pri la lando — internacia turismo, kultura vivo, historiaj monumentoj, unikaj naturbelaĵoj, marborda kaj montara feriado, folkloro, filatelio k.a.
Ekde la proksima jaro en ĉiu sia numero „Ripozoj" dediĉas paĝojn al la interna Esperanto-movado — artikoloj pri esperantaj temoj de elstaraj esperantistoj, lingvaj demandoj, senpaga publikigo de adresoj de esperantistoj serĉantaj korespondantojn k.c. Eksterlandaj esperantistoj, vizitantaj Bulgarion, estas bonvenaj en la Redakcio; ĝi atendas ilian sinanoncon. Rilate al la enhavo de la eldono la Redakcio plezure legos rekomendojn kaj sugestojn de la legantoj.

Jam aperis kaj estas tuj liverebla „Kolora Florkalendaro 1968", formato 29 × 30 cm; dorse de ĉiu folio detala dulingva priskribo (germana kaj Esperanta) pri la aperigitaj plantoj.
Prezo por esperantistoj, inkluzive de ĉiuj sendkostoj: 2 ekzempleroj (unuopaj ne livereblaj) 4.— ned.guld., 4.50 DM. 10 ekz. 14.— ned.guld., 15.50 DM (germanaj markoj).

Kiu el vi interesiĝas pri naturbelaĵoj kaj historio de Ĉeĥoslovakio, bonvolu skribi esperantlingve je nia rekomendo pri senpaga sendado de interesaj gazetoj, prospektoj k.s. kiujn eldonas en mondlingvoj: Reg. Komitato por turismo (s-ro ing. Hašek, II/234), Praha 1, Staromest. nám. 6.